



© Markus Pieler

Gregor Waluga

Das solidarische Bürgerticket als Baustein einer zukunftsfähigen Nahverkehrsfinanzierung

Gewinn für Klimaschutz und Bevölkerung am Beispiel der Stadt Wuppertal

Ausgehend von internationalen Klimaschutzzielen wird der ÖPNV in Zukunft eine tragende Rolle zur Sicherstellung der Mobilität spielen müssen. Investitionen in ein besseres ÖPNV-Angebot sind auf Grund leerer öffentlicher Kassen allerdings kaum absehbar. Darum wird eine Solidarfinanzierung für den ÖPNV vorgeschlagen: das Bürgerticket. Damit soll eine solide Finanzierungsbasis geschaffen werden. Zugleich könnte die verpflichtende Zahlung bei den Bürgern als ein zusätzlicher Anreiz zur ÖPNV-Nutzung wirken.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist strukturell nicht kostendeckend und daher von Zuschüssen, Steuerergünstigungen und Querfinanzierungen abhängig. Über die Hälfte der Kosten des deutschen Nahverkehrs werden von der Allgemeinheit getragen; der Zuschussbedarf ist in ländlichen Gebieten noch höher. Zusätzlich fehlen bundesweit mehrere Milliarden für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Die knappen öffentlichen Haushalte zwingen die Politik zu Sparmaßnahmen, was sich auf die Höhe der ÖPNV-Subventionierung auswirkt.

Das Nahverkehrsangebot konzentriert sich deshalb zunehmend auf Gebiete, in denen sich die finanziellen Verluste in Grenzen halten. Schon jetzt werden nicht rentable Linien zu Bedarfsverkehren umgewandelt oder ganz aufgegeben. Während in ländlichen Räumen der Nahverkehr auf die gesetzliche Daseinsvorsorge zurückgegriffen wird, gibt es in der Stadt zu geringe ÖPNV-Kapazitäten.

Dabei ist es dringend erforderlich, den ÖPNV auszubauen: zur Erreichung der Klimaschutzziele sind massive Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsträger notwendig (Reutter 2011). Im Fokus stehen dabei die CO₂-Emissionen, die in Deutschland zu rund 21 % vom Verkehr verursacht werden. Rund zwei Drittel der Verkehrsemissionen lassen sich auf den Pkw-Verkehr zurückführen (UBA 2013). Dieser ist zudem für einen Großteil der Stickstoff- und Feinstaubemission verantwortlich, die Atemwegs- und Herz-Kreislauferkrankungen hervorrufen.

Darum ist es schon lange erklärtes Ziel der Verkehrspolitik, eine verstärkte Nutzung des umweltfreundlichen Nahverkehrs zu fördern. Obwohl seit einigen Jahren im ÖPNV ein Kundenzuwachs – vor allem bei der jüngeren Bevölkerung – beobachtet wird, kann bislang nicht von einer Trendwende gesprochen werden: die Steigerungsraten sind noch zu gering, um die Klimaschutzziele zu erreichen und durch die Mehreinnahmen können lediglich die Preissteigerungen im Personal- und Energiebereich aufgefangen werden.

Gregor Waluga (1982),
seit 2010 Doktorand am
Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie GmbH, Stu-
dium der Geographie (Dipl.)
an der Johannes Gutenberg-
Universität Mainz und der
Karls-Universität Prag



Finanzierungsvorschlag Bürgerticket

Damit zeichnen sich für die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zwei gegenläufige Trends ab: Während es also aus klimapolitischen Gründen dringend erforderlich ist, den Nahverkehr auszubauen, ist dies derzeit finanziell nicht leistbar. Darum ist eine ausreichende und gesicherte Finanzierung erforderlich.

Daher wird ein Vorschlag vorgestellt, der sich am Vorbild des Rundfunkbeitrages orientiert: ein umlagefinanziertes Bürgerticket. Danach entrichten – nach einem entsprechenden Beschluss einer demokratischen Vertretung – alle Bewohner oder Haushalte eines bestimmten Gebietes einen obligatorischen, monatlichen Kostenbeitrag und können im Gegenzug dann alle Busse und Bahnen ohne weitere Kosten nutzen. Der Beitrag würde für die Bereitstellung des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich erhoben, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme durch die Bürger.

Mögliche Verhaltensbeeinflussung

Verhaltensökonomisch könnte sich eine solche Art der Finanzierung positiv auswirken, da sie die tarifliche Zugangshürde zum Nahverkehrssystem für alle deutlich herabsetzt. Derzeit wird stattdessen durch weitere Tariffdifferenzierungen versucht, neue Kundenschichten zu gewinnen, um zusätzliche Einnahmen zu generieren. Das geht allerdings zu Lasten der Übersichtlichkeit und schreckt potenzielle Neukunden eher ab.

Zwar soll für die Kunden mit Hilfe des eTicketings die Auseinandersetzung mit dem Tarifsystem künftig überflüssig werden. Es löst jedoch nicht das eigentliche Problem des als zu teuer empfundenen Nahverkehrs, das vor allem für ÖPNV-Nichtnutzer eine subjektiv hohe Zugangshürde darstellt (VZBV 2010). Analog zum „Telefonrechnungs-Effekt“, bei dem man u. U. in Folge einer unerwartet hohen Rechnung seine Telefonnutzung begrenzt, könnte sich die eTicketing-Strategie kontraproduktiv auf die Nutzungsintensität von Bus und Bahn auswirken. Außerdem muss sich der Kunde weiterhin aktiv um den Erwerb eines eTickets bemühen.

Der Fokus sollte daher auf einer passiven Beeinflussung des Verhaltens bei vollständiger Entscheidungsfreiheit des Bürgers liegen. Mit Hilfe einer geschickten Anordnung von Wahlmöglichkeiten ist es möglich, Menschen gezielt zur Auswahl einer Option zu bewegen – dies wird als Schubs- bzw. Nudge-Effekt bezeichnet. Derzeit beziehen Pkw-Besitzer in den wenigsten Fällen alternative Verkehrsmittel in den Entscheidungsvorgang mit ein, wenn ein Auto ohne Zusatzaufwand genutzt werden kann (Tully und Baier 2006). Dagegen muss im ÖPNV vor jedem Fahrtantritt ein Ticket gelöst oder einmalig ein Abo abgeschlossen werden. Damit kann keineswegs von einer flexiblen Nutzung ohne besonderen Aufwand gesprochen werden. Ein Bürgerticket würde dagegen den ÖPNV stärker ins Bewusstsein der Menschen rücken, da ihnen die Entscheidung des Ticketerwerbs im Vorfeld abgenommen wurde.

Die LowCost-Theorie erklärt dies damit, dass sich Menschen erst dann umweltbewusst verhalten, wenn sich für sie eine Niedrigkostensituation ergibt (Diekmann & Preisendörfer 1998). Neben den monetären Kosten werden dabei auch subjektiv empfundene Kosten mit einbezogen, die sich durch den Suchaufwand und den entgangenen Nutzen ergeben. Zwar ist der ÖPNV aus systemischen Gründen unflexibler, unkomfortabler und langsamer als ein eigener Pkw, wäre aber mit einer kostengünstigen ÖPNV-Fahrtberechtigung, wie dem Bürgerticket, in der Wahrnehmung des Verkehrsteilnehmers kostengünstiger (vgl. Abbildung 1).

Studien zum so genannten Flatrate-Bias belegen, dass Menschen Pauschalbeträge bevorzugen (Heidenreich et al. 2008). In diesem Zusammenhang wird auch auf den Sunk-Cost-Effekt hingewiesen, wonach sich Kunden durch eine Zahlung selbst disziplinieren, beispielsweise zur Nutzung eines Fitnessstudios (Robbert 2013). Übertragen auf ein Bürgerticket, würde man für die zuvor geleistete Zahlung eine Gegenleistung erwarten und wäre dadurch motivierter, den Nahverkehr häufiger zu nutzen: Ich habe das Ticket bezahlt, also nutze ich es auch.

Vergleich mit anderen Tarifformen

Um den möglichen Verlagerungseffekt einer verpflichtenden Zahlung unter Gewährleistung der vollen Wahlfreiheit auf die ÖPNV-Nutzung zu quantifizieren, werden bereits bestehende Tarifformen analysiert, die dem Bürgerticket ähneln (vgl. Abbildung 2).

Zeitkarten führen auf Grund ihres Flatrate-Charakters zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV. Weil das Ticket im Gegensatz zum Autofahren eine Mobilität ohne nutzungsabhängige Kosten ermöglicht, erhält der Nahverkehr bei der Verkehrsmittelwahl ein höheres Gewicht. Erfahrungen mit Monatskarten zeigen, dass die Fahrgäste dennoch nicht ausschließlich Busse und Bahnen nutzen (Deutscher Städtetag et al. 1999).

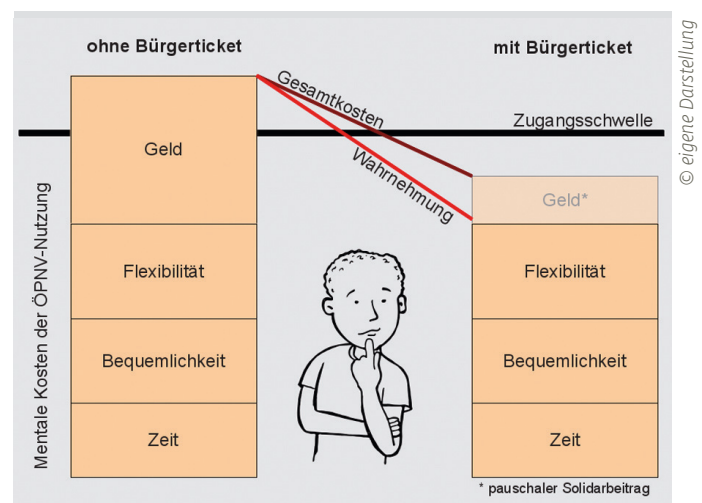


Abb. 1: Wahrnehmung der Fahrtkosten beim Bürgerticket (entsprechend der LowCost-Theorie)

Durch den am Monatsanfang entrichteten Beitrag fühlt sich die Nutzung des ÖPNV im Verlauf des Monats an, als ob dieser kostenlos sei. Insofern kann als Analogie die verkehrliche Wirkung eines Nulltarifs herangezogen werden. In der belgischen Stadt Hasselt gab es von 1997 bis 2013 einen kostenlosen Nahverkehr für Jedermann. Durch diesen radikalen Wegfall der tariflichen Zugangsbarriere hat sich die Fahrgastzahl in den ersten vier Jahren verzehnfacht. In einer Erhebung gaben 16 % der Fahrgäste an, vom Pkw auf den ÖPNV umgestiegen zu sein; 21 % waren bisher Fußgänger oder Radfahrer. Entgegen der Befürchtungen vieler Experten stieg die Attraktivität der Innenstadt, sodass es zu keinem Kaufkraftverlust im Einzelhandel kam (Stadt Hasselt 2005).

Die estnische Hauptstadt Tallinn führte 2013 den Nulltarif für ihre Einwohner ein. Nach ersten Erkenntnissen sank dadurch das Pkw-Verkehrsaufkommen in der Stadt. Das Passagieraufkommen im ÖPNV stieg um 3 %, wobei 1,2 % direkt auf den Nulltarif und der weitere Zuwachs auf das verbesserte ÖPNV-Angebot zurückgeführt werden. Positiv hervorgehoben wurde ein Impuls für die lokale Wirtschaft und dass dadurch ärmere Bevölkerungsschichten innerhalb der Stadt mobiler werden (Cats et al. 2014).

Der Idee des Bürgertickets am nächsten kommen die Semestertickets, die nach einem Beschluss der Studierendenschaft eingeführt und von allen Studierenden einer Hochschule durch einen verpflichtenden Beitrag gemeinschaftlich finanziert werden. Durch diese Zwangsverfügbarkeit wird die Verkehrsmittelwahl der Studierenden erkennbar zu Gunsten öffentlicher Verkehrsmittel beeinflusst. Eine Untersuchung am Beispiel des NRW-Semestertickets zeigt, dass dadurch 18 % der Wege nicht mit dem Pkw, sondern mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden. Außerdem haben 10 % der Befragten das eigene Auto abgekauft, 25 % haben sich in Folge des Semesterticket-Besitzes erst gar keins angeschafft (Müller 2010).

Bürgerticket-Experiment

Die Ergebnisse von Semesterticketstudien sind auf Grund der besonderen Lebensumstände Studierender nicht direkt auf die allgemeine Bevölkerung übertragbar. Daher wurde im Rahmen der Dissertation im Frühjahr 2012 ein Realexperiment in Wuppertal durchgeführt.

Die Anforderungen an das Experiment waren: Simulation einer Solidarfinanzierung, Simulation voller Wahlfreiheit zwischen Pkw und ÖPNV, Simulation von Flexibilität im Umgang mit Bus und Bahn, ein längerer Testzeitraum und die Einbettung in das bestehende Tariffsystem. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und den Wuppertaler Stadtwerken (WSW) wurde ein einmaliges Gruppen-SchnupperTicket angeboten: für teilnehmende Gruppen gab es für drei Monate eine Fahrtberechtigung für ganz Wuppertal zum Preis von 27 € monatlich (statt der regulären 55 € je Monat). Alle Gruppenmitglieder mussten dieses Ticket abnehmen. Um das Verhalten der Probanden nicht zu beeinflus-

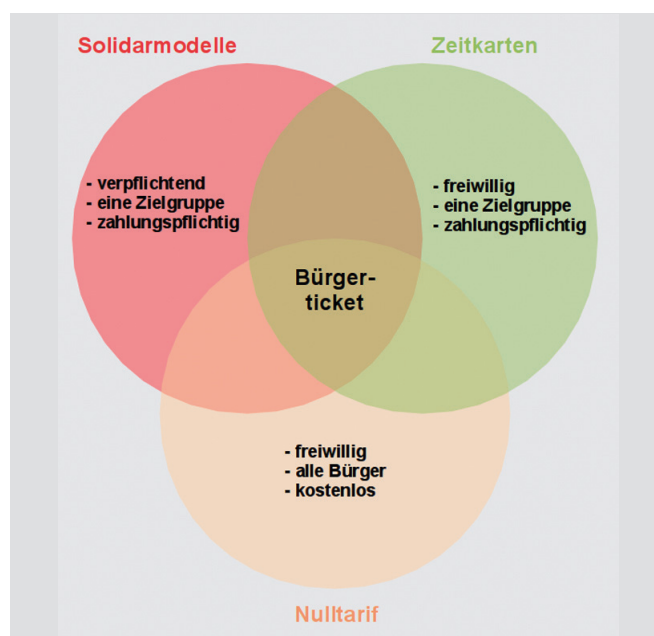


Abb. 2: Das Bürgerticket als Schnittmenge bestehender Tarifformen

sen, wurde ihnen das eigentliche Ziel des Experimentes bis zu dessen Ende nicht mitgeteilt.

Teilgenommen haben drei Gruppen mit insgesamt 14 Personen. Das Forschungsinteresse konzentrierte sich auf die zehn Versuchsteilnehmer, die bisher noch keine ÖPNV-Kunden waren. Die Wirkung des Gruppen-SchnupperTickets auf das Verkehrsmittelwahlverhalten wurde mittels einer Vorher-Nachher-Befragung als Stichtagsbefragungen untersucht. Drei Monate nach Abschluss des Versuchs wurde mit den VersuchsteilnehmerInnen eine Gruppendiskussion durchgeführt, bei der die Akzeptanz der verpflichtenden Zahlung und Umsetzungsprobleme des Bürgertickets im Fokus standen.

Die Vorher-Nachher-Befragung ergab eine deutliche Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zum ÖPNV (vgl. Abbildung 3). Die weitere Auswertung zeigte, dass die (Zwangs-) Verfügbarkeit einer Fahrtberechtigung einen entscheidenden Impuls zur ÖPNV-Nutzung darstellt: während die Probanden in der Vorher-Befragung angaben, das Ticket auf Grund der verpflichtenden Zahlung besonders oft nutzen zu wollen, räumten sie in der Nachher-Befragung ein, dass sie das Ticket nicht in dem ursprünglich beabsichtigten Maße genutzt haben. Die Option, den ÖPNV jederzeit und ohne weitere Kosten nutzen zu dürfen, führte also zu einer deutlichen Verlagerung zu Gunsten von Bus und Bahn, aber nicht zu einer massiven Zusatznutzung.

Die Versuchsteilnehmer würden eine monatliche Zahlung von bis zu 40 € für das Stadtgebiet Wuppertal akzeptieren. Für größere Radien besteht eine höhere Zahlungsbereitschaft. Finanzielle Mehrbelastungen durch das Bürgerticket würden die Probanden vorwiegend durch weniger Autofahrten kompensieren.

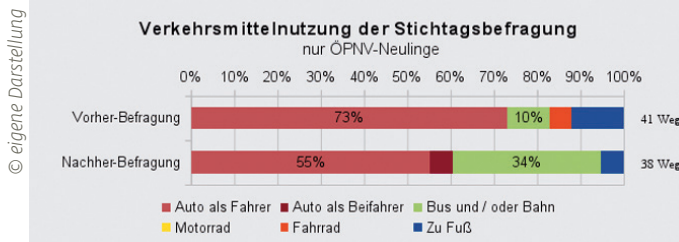


Abb. 3: Verkehrsmittelnutzung beim Gruppen-SchnupperTicket-Experiment (Stichtagsbefragung)

Auf Grund der kleinen Stichprobe ist hier eine grundsätzliche Vorsicht bei verallgemeinernden Rückschlüssen geboten. Insgesamt zeigen die Befunde aber, dass durch die Zwangsverfügbarkeit einer Fahrtberechtigung der ÖPNV offensichtlich einen höheren Stellenwert bei der Verkehrsmittelwahl gewinnt. Ferner kann ein von Experten häufig geäußelter Vorbehalt der ticketinduzierten „unnötigen Spaßfahrten“ relativiert werden. Ein Bürgerticket würde unter gegebenem ÖPNV-Angebot zwar zu einer vermehrten ÖPNV-Nutzung, jedoch zu keiner „Übernutzung“ führen.

Klimaschutzpotenzial und Kosten

Am Beispiel der Stadt Wuppertal wurde eine Modellrechnung durchgeführt, die anhand der erwarteten Änderung im Verkehrsverhalten das Klimaschutzpotenzial, die Kosten und weitere Effekte eines Bürgertickets quantifiziert (vgl. Abbildung 4).

Der Verkehrsverlagerungseffekt vom Pkw auf den ÖPNV wurde auf Basis von selbst durchgeführten Experteninterviews, der Analyse von vergleichbaren Finanzierungsformen und den Erkenntnissen aus dem Experiment geschätzt; der Verlagerungseffekt vom Fuß- und Radverkehr ist hierbei vernachlässigbar. Demnach wird in Folge einer Bürgerticket-Einführung von einem Anstieg des ÖPNV-Anteils am verkehrsaufwandsbezogenen modal split um 20 % ausgegangen, was einer Verdoppelung des gegenwärtigen Nahverkehrsangebotes entspricht. Dies wird in der Kostenrechnung berücksichtigt. Aus der erwarteten Verkehrsverlagerung wurden die Reduktionen der Schadstoffemissionen errechnet.

Demnach könnte die Einführung eines Bürgertickets im Vergleich zum Trendszenario einen Beitrag von jährlich 13 % zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Personenverkehr in Wuppertal leisten (minus 44.000 Tonnen CO₂ pro Jahr bzw. 0,13 Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr). Bei den Feinstaubemissionen ergeben sich Senkungen von jährlich 11 %. Der bis 2050 erwartete Bevölkerungsrückgang und effizienter werdende Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge tragen zusätzlich zur Emissionsminderung bei.

Die Vollkostenrechnung ergibt, dass ein im Stadtgebiet gültiges Bürgerticket zwischen 90 und 100 € pro Haushalt und Monat kosten müsste (vgl. Tabelle 1). Denkbar ist allerdings auch eine Kostenberechnung nach Beschäftigungsstand oder Alter.

Chancen und Probleme

Es erscheint zunächst ungewöhnlich, einen solchen Kostenbeitrag von allen Haushalten einzufordern. Allerdings relativiert sich diese als hoch empfundene Zahl sehr schnell, wenn man einen anderen Blickwinkel einnimmt: die durchschnittlichen Verkehrsausgaben betragen 328 € je Haushalt und Monat (Statistisches Bundesamt 2010). Die Unterhaltung eines Kleinwagens kostet mindestens 350 € monatlich (ADAC 2014). Durch die uneingeschränkte Mobilitätsmöglichkeit, die ein Bürgerticket eröffnet, besteht ein erhöhtes Potenzial zur Abschaffung vieler Zweitwagen. Damit würde ein Bürgerticket mehrfach-motorisierte Haushalte nicht be- sondern entlasten.

Darüber hinaus ergeben sich durch eine verstärkte ÖPNV-Nutzung weitere Einsparpotenziale, wie etwa bei der Straßenunterhaltung und – zumindest theoretisch – bei den externen Kosten des Verkehrs (UBA 2008).

Dennoch kritisieren Verkehrsunternehmen gelegentlich am Vorschlag des Bürgertickets die fehlenden Leistungsanreize zur Erbringung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebotes, der nur im Wettbewerb sicherzustellen sei. Dem sind drei Argumente entgegenzuhalten: Erstens sollte der Leistungsanreiz für in öffentlichem Auftrag agierende Unternehmen ohnehin darin bestehen, die Mobilität der Bevölkerung sicherzustellen. Zweitens steigt mit einer monatlichen Zahlung für das Bürgerticket auch der Kundenanspruch an einen guten ÖPNV und damit der Druck auf die Politik, die Verkehrsverträge entsprechend auszugestalten. Drittens ist absehbar, dass es im Zuge einer Bürgerticket-Einführung einen Mehrbedarf an geeigneten CarSharing-Systemen gibt und dadurch neue privatwirtschaftliche Betätigungsfelder entstehen.

Sicherlich wird es eine anspruchsvolle Aufgabe sein, die Kapazitäten des Nahverkehrssystems entsprechend der zu erwartenden Nachfragezuwächse auszuweiten. Doch unvorstellbar ist das nicht. Noch vor gerade mal 100 Jahren schien es geradezu undenkbar ein 13.000 Kilometer dichtes Autobahnnetz und die weitere Straßeninfrastruktur aufzubauen. Da erscheint die Forderung nach dem Bau neuer Bahn- und Straßenbahnlinien, Erweiterung der Bahnsteige, Verdichtung der Buslinien und Reaktivierung stillgelegter Eisenbahngleise heute als durchaus lösbare Aufgabe.

Zahlreiche Differenzierungsmöglichkeiten der Grundidee Bürgerticket erfordern eine sachliche Debatte: soll nur der

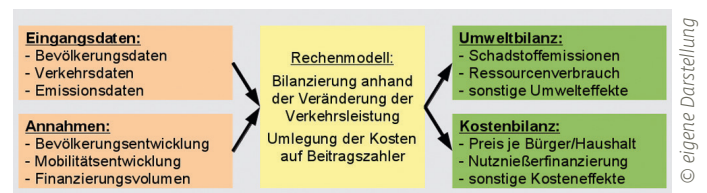


Abb. 4: Schematische Darstellung der Bürgerticket-Modellrechnung; eigene Darstellung

Jahr 2015 (Wuppertal)	Vollkosten (inkl. Mehrverkehr)	Ausgewählte Zahler (Anzahl)	Monatlicher Beitrag (nominal, gerundet)
Beschäftigungsstand	325 Mio. €	Erwerbstätige, Rentner (218.500)	75-85 €
Altersgruppe		alle über 18 Jahre (287.600)	55-65 €
Haushalte		alle Haushalte (186.200)	90-100 €
Annahmen: Betriebskosten entsprechend der Kostensatzverordnung Personenbeförderungsgesetz; Mobilitätskennziffern der Haushaltsbefragung Wuppertal 2011, Bevölkerungsvorausberechnung der Stadt, aktuelles Subventionssystem bleibt bestehen			

© eigene Darstellung

Tabelle 1: Kosten eines Bürgertickets in Wuppertal für das Jahr 2015 (Vollkostenrechnung des ÖPNV-Betriebs); eigene Berechnungen

ÖPNV-Betrieb oder auch die ÖPNV-Infrastruktur finanziert werden? Soll zusätzlich eine verkehrslenkende Drittnutzerfinanzierung etabliert werden? Inwieweit muss die bestehende Infrastruktur umgestaltet werden? Ferner muss die rechtliche Ausgestaltung geklärt werden, sodass soziale Belange angemessen berücksichtigt werden. Eine breite Akzeptanz seitens der Bevölkerung ist Grundvoraussetzung zur Einführung eines Bürgertickets.

Fazit

Der Klimaschutz erfordert eine massive Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierungsbasis wird ein umlagefinanziertes Bürgerticket vorgeschlagen und hinsichtlich seines Klimaschutzzpotenzials eingeschätzt. Ausgehend von Erfahrungen mit ähnlichen Tarifförmern, einem in Wuppertal durchgeführten Mobilitätsexperiment und Experteninterviews wird von einer Erhöhung des modal split-Anteils des ÖPNV von 20 Prozent ausgegangen (gemessen am Verkehrsaufwand). Im Vergleich zur gegenwärtigen Verkehrsentwicklung könnten durch die Einführung eines Bürgertickets jährlich 13 Prozent der CO₂-Emissionen im städtischen Personenverkehr vermieden werden. Das Bürgerticket würde maximal 100 EUR je Haushalt und Monat kosten. Dabei ist zu bedenken, dass im ÖPNV vermutlich ohnehin eine stärkere Nutzerfinanzierung unumgänglich ist, unabhängig davon, ob diese steuerfinanziert und ohne ÖPNV-Nutzungsberechtigung erfolgt, oder durch ein Bürgerticket, das – gewissermaßen als „Semesterticket für Alle“ – allen den Zugang zum ÖPNV ermöglicht und zusätzlich ein verhaltensökonomisches Potenzial für eine verstärkte ÖPNV-Nutzung eröffnet. Eine Umsetzung dieses Finanzierungsvorschlags erfordert den Mut der Politik. Ein scheinbar alternativloses Weiter-so-wie-bisher sollte es nicht geben. ■

Anmerkungen: Dieser Aufsatz ist eine Vorabveröffentlichung eines laufenden Dissertationsprojektes an der Bergischen Universität Wuppertal mit dem Arbeitstitel „Flexibilisierung des ÖPNV durch ein umlagefinanziertes Bürgerticket“.

Literatur

- > Cats, Oded; Reimal, Triin; Susilo, Yusak (2014): *Public transport pricing. Policy–empirical evidence from a fare-free scheme in Tallinn, Estonia*. i. E.
- > Deutscher Städtetag; Deutscher Landkreistag; Deutscher Städte- und Gemeindebund; Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (1999): *Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr*. Köln
- > Diekmann, Andreas; Preisendörfer, Peter (1998): *Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Low- und High-Cost-Situationen. Eine empirische Überprüfung der Low–Cost-Hypothese*. Zeitschrift für Soziologie, S. 438–453
- > Heidenreich, Sven; Huber, Frank; Vogel, Johannes (2008): *Flatrates und die Faszination grenzenlosen Konsums: eine empirische Studie in der Mobilfunkbranche*. Wiesbaden
- > Müller, Miriam (2010): *Das NRW-Semesterticket. Akzeptanz, Nutzung und Wirkungen dargestellt am Fallbeispiel der Universität Bielefeld*. Wuppertal
- > Reutter, Oscar (2011): *Klimaschutz als Herausforderung für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr*. In: *Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung*. Berlin/Offenbach
- > Thomas (2013): *Experimentelle Untersuchung des Sunk-Cost-Effekts*. In: *Dienstleistungstarife und Nutzungsentscheidungen*. Wiesbaden, 49–73.
- > Stadt Hasselt (2005): *Mobility Policy in Hasselt*. Hasselt
- > Statistisches Bundesamt (2010): *Wirtschaftsrechnungen. Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte*. Wiesbaden.
- > Tully, Claus J.; Baier, Dirk (2006): *Mobiler Alltag: Mobilität zwischen Option und Zwang - Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden
- > Umweltbundesamt (UBA) (2008): *Die Subventionierung des Verkehrs in Europa*. Dessau-Roßlau.
- > Umweltbundesamt (UBA) (2013): *Übersicht zur Entwicklung der energiebedingten Emissionen und Brennstoffeinsätze in Deutschland 1990-2011*. Dessau-Roßlau
- > Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände - Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv) (2010): *Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität & Ernährung*. Berlin

Internetseiten

- > ADAC (2014): *ADAC Autokostenberechnung*. www.adac.de [Zugriff: 17.02.2014]